

3.3. Międzynarodowe organizacje i prawodawstwo w zakresie lotnictwa cywilnego

1. Pierwotne uregulowania międzynarodowe z zakresu lotnictwa cywilnego

Historia lotnictwa to nieco ponad sto lat. Jest to młoda gałąź transportu i stale się udoskonala. Pierwsze próby uregulowania przemieszczania samolotów w przestrzeni powietrznej pojawiły się dopiero po I wojnie światowej. Pierwsze międzynarodowe przepisy, które w istotny sposób przyczyniły się do dalszej kodyfikacji prawa lotniczego to:



- a. konwencja urządzająca żeglugę powietrzną, podpisana w Paryżu, 13.10.1919 r. (Dz.U. 1929, Nr 6, poz. 54) (tzw. konwencja paryska). Konwencja ustanawiała zasadę suwerenności państwa w ich przestrzeni powietrznej. Państwa zobowiązały się do wzajemnego zapewnienia swobodnego przelotu nad swym terytorium statkom powietrznym. Inne państwa musiały mieć specjalne zezwolenia. Konwencja przewidywała także utworzenie pierwszej organizacji lotniczej pozostającej pod władzą Ligi Narodów – Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej (CINA).
- b. Konwencja Iberoamerykańska o żegludze powietrznej, sporządzona w Madrycie, 1.11.1926 r. (tzw. konwencja madrycka lub iberoamerykańska). Konwencja ta tworzyła CIANA – organizację podobną do CINA.
- c. Konferencja w Waszyngtonie w 1927 r., która powoływała Panamerykańską Komisję Żeglugi Powietrznej. USA nie chciały utworzenia organizacji podobnej do CINA lub CIANA z uwagi na reakcje państw latynoskich. Była jedynie współpraca techniczno-operacyjna (np.. opracowania map lotniczych, ustalania jednolitego systemu znaków i sygnałów).

- d. Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, z 12.10.1929 r. podpisana w Warszawie (tzw. konwencja warszawska). Uregulowała ona wiele spraw związanych z przewozem lotniczym, m.in. wprowadziła definicję transportu międzynarodowego, wprowadziła pojęcie dokumentów przewozowych: bilet dla pasażera, kwit bagażowy, a także określiła górną granicę odpowiedzialności za szkody wyrządzone w transporcie lotniczym. Wielokrotnie modyfikowana nadal obowiązuje formalnie.
- e. konwencji rzymskie z 1933 r., a mianowicie: Konwencja o odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez statki powietrzne na powierzchni ziemi, oraz Konwencja o zajęciu zabezpieczającym statków powietrznych, podpisane w Rzymie, 29 maja 1933 r.



W okresie międzywojennym państwa zaczęły również podpisywać dwustronne umowy o komunikacji lotniczej, których główna idea pozostała do czasów współczesnych. Umowy dwustronne lotnicze stanowią podstawę formalnoprawną do wykonywania operacji z jednego państwa do drugiego.

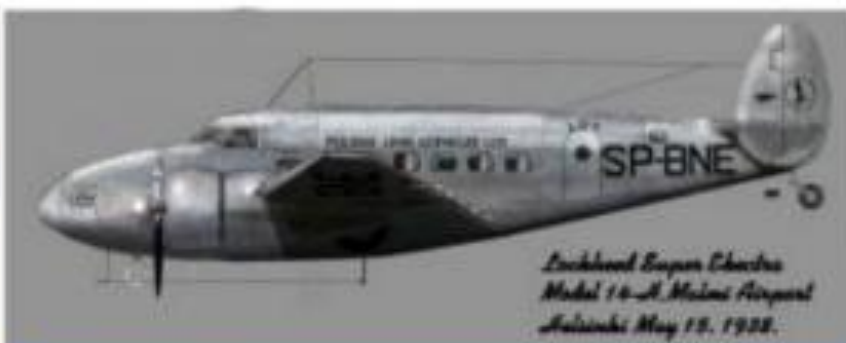


2. ICAO – geneza, struktura, działalność

Jeszcze w czasie trwania II wojny światowej powstała najważniejsza organizacja międzynarodowa z zakresu lotnictwa cywilnego, jaką jest Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Powstała na podstawie konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 7 grudnia 1944 r. (tzw. konwencja chicagowska).

Choć praktyczna działalność ICAO rozpoczęła się w 1947 r. to jej dynamiczna działalność pokazuje na sens jej utworzenia.

Cel ICAO określony jest w art. 44 konwencji chicagowskiej, którym jest:
„Rozwijanie zasad i techniki międzynarodowej żeglugi powietrznej oraz popieranie planowania i rozwoju międzynarodowego przewozu lotniczego w celu m.in.:



2 stycznia 1929 r.- Powstają Polskie Linie Lotnicze LOT.
Pierwsze połączenia to: Kraków, Gdańsk, Lwów, Poznań i Wiedeń.
Znakiem firmowym linii stał się żuraw

2 stycznia 1929 r.- Powstają Polskie Linie Lotnicze LOT. Pierwsze połączenia to: Kraków, Gdańsk, Lwów, Poznań i Wiedeń. Znakiem firmowym linii stał się żuraw

- a) zapewnienia bezpiecznego i prawidłowego rozwoju międzynarodowego lotnictwa cywilnego,
- b) popieranie rozwoju dróg lotniczych, portów lotniczych i innych udogodnień dla żeglugi powietrznej,
- c) zapewnienie potrzebnego ludziom świata bezpiecznego, regularnego, sprawnego i ekonomicznego przewozu lotniczego,
- d) zwiększanie bezpieczeństwa lotów w międzynarodowej żegludze powietrznej”.

ICAO składa się z następujących organów:

- a) Zgromadzenie (organ plenarny, każde państwo posiada jeden głos, zbiera się co najmniej raz na 3 lata),
- b) Rada (Składa się z 36 państw wybranych przez Zgromadzenie na okres 3 lat, w praktyce kieruje działalnością ICAO, składa roczne sprawozdania Zgromadzeniu),
- c) Sekretarz Generalny i Sekretariat (Sekretarz Generalny stoi na czele Sekretariatu i kieruje jego pracami oraz reprezentuje ICAO na zewnątrz),

Działalność ICAO opiera się głównie na pełnieniu funkcji regulacyjnej. W ramach ICAO przyjmowane są międzynarodowe standardy w lotnictwie cywilnym, oraz tworzenie szczegółowych zasad funkcjonowania transportu lotniczego w skali międzynarodowej poprzez tworzenie Załączników do konwencji. Dotychczas opracowano 18 z nich, każdy poświęcony innemu zagadnieniu.

3. Konwencja chicagowska i załączniki. System chicagowsko-bilateralny

Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (zwana potocznie konwencją chicagowską – od miejsca podpisania) z 7 grudnia 1944 r. oraz przyjęte na jej podstawie 18 załączników zajmują główne miejsce w międzynarodowym prawie lotniczym. Na jej podstawie utworzony został tzw. system chicagowsko-bilateralny.

Intencją przyjęcia konwencji było dla państw uczestniczących w Konferencji w 1944 r., by międzynarodowe lotnictwo cywilne mogło się rozwijać w sposób pewny i prawidłowy, a międzynarodowe służby transportu lotniczego mogły być ustanawiane na zasadzie jednakowych możliwości dla wszystkich i prowadzone w sposób właściwy i ekonomiczny (preambuła do Konwencji).

Zakres przedmiotowy konwencji:

- a) dotyczy wyłącznie lotnictwa cywilnego,
- b) reguluje prawo przelotu nad państwem,
- c) kwestie rejestracji statku powietrznego i przynależności państwowej,
- d) kwestie zwolnień z opłat celnych,
- e) określenie warunków dotyczących statków powietrznych (np. rodzaje dokumentów pokładowych statku, posiadanie licencji personelu)
- f) tworzy Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).

Dotychczas przyjęto 19 załączników do konwencji. Są to:

1. Załącznik 1 – „Licencjonowanie personelu”.
2. Załącznik 2 – „Przepisy ruchu lotniczego”.
3. Załącznik 3 – „Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej”.
4. Załącznik 4 – „Mapy lotnicze”.
5. Załącznik 5 – „Jednostki miar do wykorzystania podczas operacji powietrznych i naziemnych”.

6. Załącznik 6 – „Eksploatacja statków powietrznych”.
7. Załącznik 7 – „Znaki przynależności państwowej oraz rejestracyjne”.
8. Załącznik 8 – „Zdatność do lotu statków powietrznych”.
9. Załącznik 9 – „Ułatwienia”.
10. Załącznik 10 – „Łączność lotnicza”.
11. Załącznik 11- „Służby ruchu lotniczego”.
12. Załącznik 12 – „Poszukiwanie i ratownictwo”.
13. Załącznik 13 – „Badanie wypadków i incydentów lotniczych”.
14. Załącznik 14 – „Lotniska”.
15. Załącznik 15 – „Służby informacji lotniczej”.
16. Załącznik 16 – „Ochrona środowiska”.
17. Załącznik 17 – „Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji”.
18. Załącznik 18 – „Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną”.

19. Załącznik 19 - „Zarządzanie Bezpieczeństwem”

6. Międzynarodowe regulacje przewozu lotniczego pasażerów i bagażu

Omówione zostaną podstawowe międzynarodowe przepisy regulujące przewóz osób i bagażu. Podstawą międzynarodową jest Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, z 12.10.1929 r. podpisana w Warszawie, tzw. konwencja warszawska).

Konwencja warszawska nadal obowiązuje, choć większość jej postanowień pierwotnych została zmodyfikowana późniejszymi aktami:

- a) Protokół Haski z 1955 r.
- b) Konwencja Guadalajarska z 1961 r.
- c) Protokół Guatemalski z 1971 r.
- d) Konwencja Montrealska z 1999 r. (tworzy ona łącznie tzw. system warszawsko-montrealski)

Konwencja warszawska wraz z konwencją montrealską tworzą tzw. system warszawsko-montrealski. Konwencja montrealska ma jednak pierwszeństwo przed konwencją warszawską.

Konwencja montrealaska przewiduje zasadę nieograniczonej odpowiedzialności przewoźnika w przypadku śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera. Art. 50 Konwencji montrealaskiej wymaga, aby przewoźnicy lotniczy byli ubezpieczeni. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie śmierci albo uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia pasażera, tylko wtedy, gdy miało miejsce na pokładzie statku powietrznego lub podczas wszelkich czynności związanych z wsiadaniem lub wsiadaniem.

Nie ma finansowych ograniczeń odpowiedzialności z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera. Przewoźnik lotniczy nie może kwestionować roszczeń o odszkodowanie za szkody w wysokości do 100 000 SDR. Powyżej tej kwoty, przewoźnik lotniczy może bronić się przed roszczeniami przez udowodnienie, że nie dopuścił się zaniedbania lub nie zawinił w inny sposób.



7. Unia Europejska i jej znaczenie w tworzeniu prawa lotniczego. Wspólna polityka lotnicza – geneza, podstawy prawne, etapy rozwoju

Podstawą realizacji polityki lotniczej przez Unię Europejską stanowią postanowienia traktatowe o wspólnej polityki transportowej, zawarte w Traktacie ustanawiającym Wspólnotę Europejską z 1957 r. (obecnie: Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej – TFUE). Przez wiele lat polityka ta nie była realizowana. Przesłanki wzrostu zainteresowania rozpoczęciem realizacji polityką lotniczą są następujące:

- a) deregulacja transportu lotniczego w USA w 1978 r.,
- b) orzeczenie ETS z 1974 r. dotyczące stosowania przepisów konkurencji zawartych w TWE dla transportu lotniczego, potwierdzone orzeczeniem ETS z 1986 r.,
- c) orzeczenie ETS z 1985 r. w sprawie skargi wniesionej w 1982 r. przez Parlament na bezczynność Rady w realizacji wspólnej polityki transportowej; ETS uznał winę Rady i nakazał jej niezwłoczne rozpoczęcie działań,
- d) dobra wola państw członkowskich.

Unia Europejska (d. Wspólnota Europejska) rozpoczęła realizację wspólnej polityki lotniczej od końca lat 80. ubiegłego stulecia poprzez przyjęcie tzw. pakietów liberalizacyjnych. Były trzy pakiety:

- a) Pierwszy pakiet – 1987 r. (wprowadzono realną konkurencję między przewoźnikami wspólnotowymi; pojawiły się nowe połączenia i zwiększono ich częstotliwość) – nie obowiązujący w chwili obecnej,
- b) Drugi pakiet – 1990 r. (ograniczono możliwości wpływu rządów na zachowania rynkowe przedsiębiorstw lotniczych oraz uściślono stosowanie zasad konkurencji) – nie obowiązujący w chwili obecnej,
- c) Trzeci pakiet – 1992 r. (zniesiono dotychczasowe wymagania dotyczące zatwierdzania taryf; zagwarantowano pełną wolność i konkurencję w tym zakresie) – nadal obowiązuje, choć z modyfikacjami.



9. IATA jako główna międzynarodowa organizacja pozarządowa.

Funkcje IATA

- a. najważniejsza organizacja pozarządowa skupiająca większość przewoźników lotniczych na świecie (ponad 230)
- b. siedziba w Montrealu,
- c. stanowi ważne miejsce dyskusji nad kształtem i kierunkami zmian w międzynarodowym prawodawstwie lotniczym,
- d. wspiera przemysł lotniczy w sprawach uczciwej konkurencji oraz jednorodności cen biletów,
- e. nadaje lotniskom oraz portom lotniczym specjalne znaki (dwuznakowe dla przewoźników i trzyznakowe dla portów lotniczych).



10. EASA – główna organizacja lotnicza w Europie i jej stosunki z Unią Europejską

- a. organizacja międzynarodowa utworzona przez Unię Europejską na podstawie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1592/2002 z dnia 15 lipca 2002 r. (Dz.U. WE L 240, z dnia 7 września 2002 r., s. 1-21),
- b. wykonuje zadania i udziela opinii odnośnie projektowania, obsługi i eksploatacji produktów lotniczych, części i wyposażenia, jak również osób i instytucji związanych z tymi czynnościami,
- c. ma prawo wnoszenia projektów aktów normatywnych dla Komisji,
- d. prowadzi inspekcje i dochodzenia w państwach członkowskich,
- e. członkami jest 27 państw Unii Europejskiej oraz Norwegia, Lichtenstein, Szwajcaria i Islandia.



Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA)

- Organizacja międzynarodowa utworzona przez Unię Europejską
- Podstawa prawna jej funkcjonowania: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1592/2002 z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz.U. WE L 240, z 7 września 2002 r., s. 1-21),
- EASA rozpoczęła działalność operacyjną we wrześniu 2003 r.
- Członkostwo: 27 państw UE oraz Szwajcaria, Lichtenstein, Norwegia, Islandia,
- Siedziba: Kolonia (Niemcy),

Cel działania:

- a) wykonywanie zadań i udzielanie opinii odnośnie projektowania, obsługi i eksploatacji produktów lotniczych, części i wyposażenia, jak również osób i instytucji związanych z tymi czynnościami,
- b) prowadzenie inspekcji i dochodzeń w państwach członkowskich,
- c) wydawanie opinii skierowanych do Komisji, opracowywanie warunków technicznych certyfikacji,
- d) publikowanie wszelkich materiałów poradnikowych dotyczących stosowania określonych przepisów,
- e) prawo wnoszenia projektów aktów normatywnych dla Komisji.

11. EUROCONTROL – Europejska Organizacja ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej; geneza, struktura, działalność

- a) powstała w 1963 r. na mocy Konwencji z 1960 r. o współpracy dotyczącej bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, przyjętej przez ECAC,
- b) składa się z 38 członków (37 państw oraz Unii Europejskiej),
- c) stanowi ważne forum współpracy państw w zakresie zarządzania ruchem lotniczym i bezpieczeństwem żeglugi powietrznej,
- d) zajmuje się wdrażaniem Europejskiego Programu Zarządzania Ruchem Lotniczym (EATMP),
- e) koordynowaniem systemów ruchu lotniczego na poziomie pan-europejskim,
- f) Polska przystąpiła do Eurocontrol 1 września 2004 r.

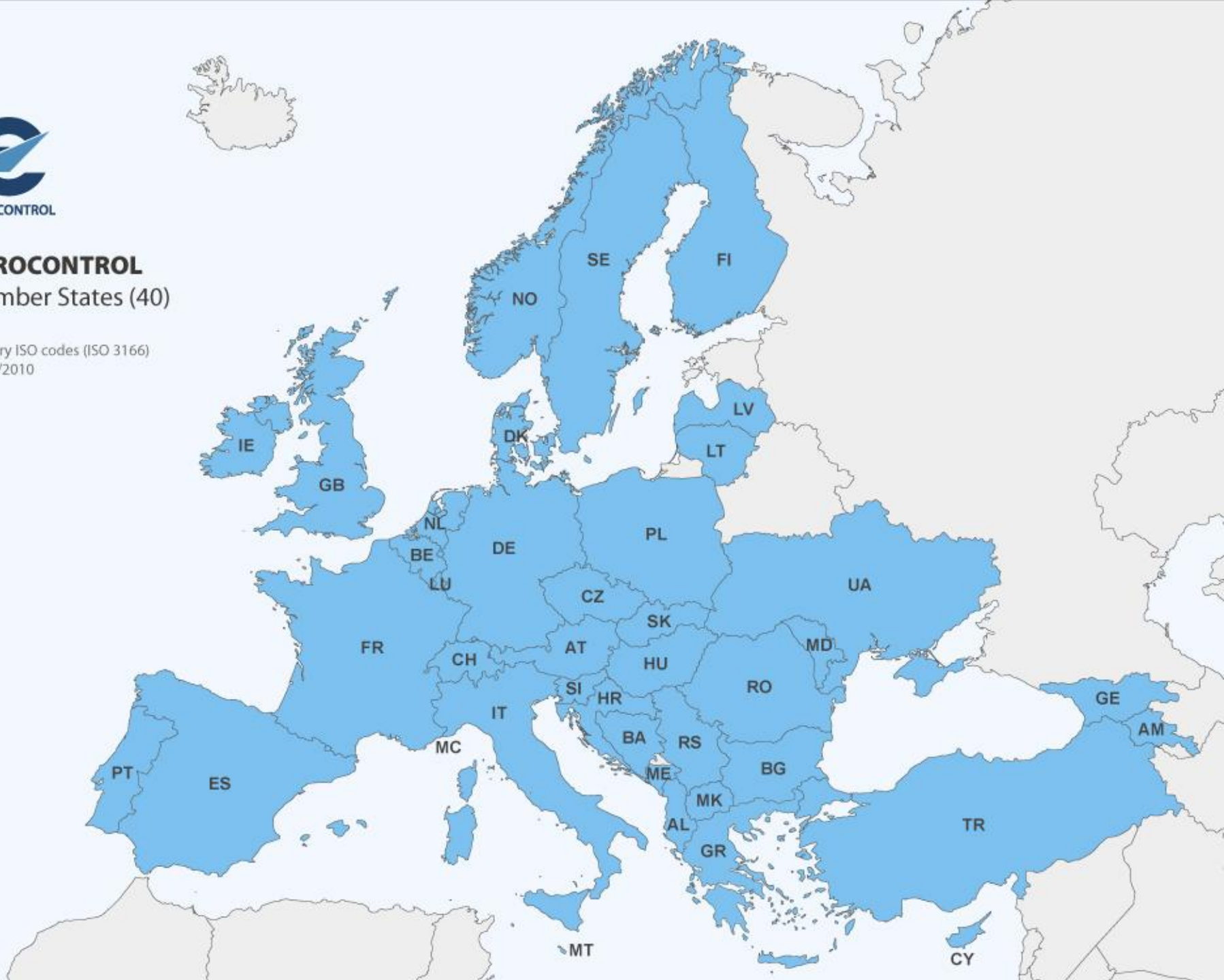




EUROCONTROL

EUROCONTROL Member States (40)

Country ISO codes (ISO 3166)
20/11/2010



12. ECAC – Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego

- a. jedna z najważniejszych organizacji lotniczych w Europie i jedna z najstarszych, niezależna od Unii Europejskiej;
- b. organizacja międzyrządowa o charakterze konsultacyjnym,
- c. stanowi forum wymiany doświadczeń i dyskusji o najważniejszych sprawach lotnictwa cywilnego,
- d. powstała w 1954 r. na konferencji w Strassburgu;
- e. Polska przystąpiła do ECAC w 1990 r.,
- f. obecnie jest 44 państwa członkowskie; siedziba – Paryż.



EUROPEAN CIVIL
AVIATION CONFERENCE

13. Działalność głównych organizacji lotniczych pozarządowych – ACI, RAAA, AEA, IBAC, ELFAA

Pozarządowe organizacje lotnicze stanowią coraz ważniejsze forum wymiany doświadczeń i wypracowywania określonych standardów w poszczególnych dziedzinach.

- a. ACI (Międzynarodowa Rada Portów Lotniczych),
- b. RAAA (Regionalne Stowarzyszenie Lotnicze Australii),
- c. AEA (Stowarzyszenie Europejskich Przewoźników Lotniczych),
- d. IBAC (Rada Międzynarodowego Lotnictwa Biznesowego),
- e. ELFAA (Europejskie Stowarzyszenie Przewoźników Nisko-kosztowych).

3.4. Bezpieczeństwo komunikacji lotniczej

1. Podstawowe zagadnienia związane z bezpieczeństwem lotniczym

Transport lotniczy należy do najbardziej bezpiecznych środków komunikacji. Wypadki lotnicze, choć niekiedy bardzo spektakularne i powodujące śmierć wszystkich bądź wielu pasażerów, zdarzają się niezwykle rzadko, biorąc pod uwagę stopień natężenia liczby przewozów. Wynika to z co najmniej dwóch głównych przesłanek.

Po pierwsze, jakość technologiczna produkowanych statków powietrznych jest coraz doskonalsza. Przemysł lotniczy stosuje wszelkie najnowsze rozwiązania techniczne w celu podniesienia bezpieczeństwa podróżnym i załogi.

Po drugie, duży stopień bezpieczeństwa lotniczego wynika z istnienia nowoczesnych form nawigacji satelitarnej. Dzięki zastosowaniu tej technologii możliwe jest bardziej bezpieczne sterowanie i zarządzanie ruchem lotniczym. Do najważniejszych systemów nawigacji satelitarnej należą: amerykański system GPS (*Global Positioning System*), rosyjski *Glonass* oraz wdrażany europejski system *Galileo*.

4. Unijna „czarna lista” przewoźników lotniczych

„Czarna lista” przewoźników lotniczych została stworzona w Unii Europejskiej, by zagwarantować wszystkim podróżującym na jej obszarze maksymalny poziom ochrony ze strony przewoźników państw trzecich, czyli nienależących do UE oraz Szwajcarii, Lichtensteinu, Norwegii i Islandii.

Podstawy prawne tworzenia „czarnych list”:

a) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2111/2005 z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE (Dz.U. UE, L 344, z dnia 27 grudnia 2005 r., s. 15-22),

b) Rozporządzenie Komisji nr 473/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonego w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. U. UE, L 84, z dnia 23 marca 2006 r., s. 8-13).

„Czarna lista” pełni cztery istotne funkcje:

- a) **informacyjną** (pasażer ma prawo znać tożsamość faktycznego przewoźnika obsługującego dany lot),
- b) **ostrzegawczą** (zawiera ona spis przewoźników nie spełniających międzynarodowych standardów bezpieczeństwa oraz/lub ich maszyny z uwagi na zły stan techniczny),
- c) **kontrolną** (istnieje okresowa weryfikacja listy poprzez dodanie nowych bądź wykreślenie tych, którzy spełniają odpowiednie wymagania),
- d) **odszkodowawczą** (w przypadku naruszenia praw pasażerów bądź naruszenie zakazu wlotu na obszar Unii państwa członkowskie mają obowiązek nałożenia sankcji finansowych).

Bezpieczeństwo techniczne statków powietrznych i lotnisk

Znaczenie przepisów JAR

W celu zachowania wysokiego ogólnego poziomu bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej należy wszelkie wymagania techniczne podnieść do najwyższych standardów.

Przepisy międzynarodowe dotyczące minimalnych standardów technicznych, jakie powinni spełniać świadczeniodawcy usług lotniczych to:

- a) załącznik nr 6 do konwencji chicagowskiej „Eksplatacja statków powietrznych” – dotyczy procedur w zakresie bezpiecznej eksploatacji samolotów,
- b) załącznik nr 14 do konwencji chicagowskiej „Lotniska” – dotyczy tworzenia i użytkowania lotnisk.

Przepisy JAR (*Joint Aviation Requirements*). Odnoszą się one do wymagań technicznych ustanowionych jeszcze w ramach nieistniejącej już organizacji lotniczej JAA (*Joint Aviation Authorities*). Dzięki współpracy Unii Europejskiej i JAA, przepisy JAR stały się współcześnie przepisami Unii.

Ochrona lotnictwa. W umowach zawarte są następujące elementy:

- a) odniesienia do odpowiednich konwencji, a to konwencji chicagowskiej z 1944 r., konwencji tokijskiej z 1963 r., konwencji haskiej z 1970 r. oraz konwencji montrealskiej z 1971 r. Niekiedy dodaje się także nowsze umowy międzynarodowe, jak chociażby protokół montrealski z 1988 r.,
- b) Strony potwierdzają wzajemne zobowiązania dotyczące ochrony lotnictwa przed czynami bezprawnej ingerencji, a to że będą udzielały sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w zapobieganiu czynom bezprawnego załadnięcia cywilnymi statkami powietrznymi i innym bezprawnym czynom skierowanym przeciwko bezpieczeństwu takich samolotów, ich pasażerów i załóg, portów lotniczych i urzędów nawigacyjnych, a także innym zagrożeniom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego,
- c) w umowach znajdują się odniesienia do postępowania zgodnie ze standardami i rekomendowanymi praktykami dotyczącymi ochrony lotnictwa ustalonymi przez ICAO i załączniki do konwencji chicagowskiej,
- d) w razie wystąpienia szczególnego zagrożenia, Strony umowy pozytywnie będą rozpatrywać prośby o zastosowanie specjalnych środków ochrony,
- e) wzajemne zapewnienie o przestrzeganiu przepisów wewnętrznych o ochronie.

Bezpieczeństwo. Postanowienia w umowach dwustronnych odnoszą się następujących elementów:

- a) do procedur konsultacji lub „kontroli na ziemi”, bądź jednego i drugiego elementu,
- b) wprowadzenie możliwości zażądania w dowolnym czasie konsultacji w sprawie standardów bezpieczeństwa przestrzeganych przez drugie państwo dotyczących załóg, statków powietrznych oraz ich eksploatacji.

Na świecie samoloty, albo raczej przewoźnicy, powinni gwarantować najwyższy poziom bezpieczeństwa. Zdarza się jednak, że przewoźnicy nie chcą spełnić najwyższych standardów bezpieczeństwa swoich maszyn z przyczyn ekonomicznych. Wielu wychodzi z założenia, że katastrofy lotnicze zdarzają się rzadko, a samolot pozostaje najbezpieczniejszym środkiem transportu. Jednak szanse przeżycia z wysokości np. 8km są niewielkie, bądź żadne. Wypłacenie odszkodowania rodzinom ofiar bywa, używając brutalnego języka, tańsze, aniżeli utrzymanie wysokich standardów bezpieczeństwa. Procedury w zakresie bezpieczeństwa często są niezwykle ostre na lotniskach (np. kontrola osób i bagażu, używanie skanera, nakaz wyłączenia telefonu komórkowego na pokładzie samolotu, zakaz zabierania w bagażu podręcznym wielu przedmiotów), choć nie są one wystarczające. Stan techniczny maszyn jest co najmniej tak samo istotny, jak kontrole na lotniskach. Pobieżne i rutynowe wykonanie przeglądu technicznego może pociągnąć za sobą bardzo poważne konsekwencje.

Dlatego też, w Unii Europejskiej jest zakaz wykonywania operacji przez przewoźników, którzy nie dbają w dostateczny sposób o poziom techniczny swoich maszyn. Aktualizowana co trzy miesiące „czarna lista” przewoźników potencjalnie eliminuje kiepskich przewoźników z rynku oraz działa odstraszająco na tych, którzy zamierzają wybrać się w podróż lotniczą przewoźnikiem w państwie, w którym ma on siedzibę.

Unia Europejska wprowadziła możliwość informowania pasażerów o tożsamości przewoźnika wykonującego lot tak, aby podróżny wiedział jaki przewoźnik faktycznie obsługuje dany rejs.

Podstawa prawna: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2111/2005 dotyczące informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz.

W branży lotniczej przewoźnicy sprzedając lot pod własną marką często nie są rzeczywistym ich wykonawcą. Stosują bowiem jedną z dwóch rodzajów istniejących praktyk: „code-sharing” albo „wet lease”.

Ta pierwsza, polega na tym, że dwie linie lotnicze zgadzają się sprzedać miejsca na konkretną liczbę lotów pod swoimi nazwami, mimo że niektóre loty obsługuje jeden przewoźnik, a inne drugi. W ten sposób można kupić bilet od linii lotniczej X, a rzeczywistym przewoźnikiem będzie Y. Należy zaznaczyć, że większość linii lotniczych dobrowolnie ujawnia tę informację, gdyż wykorzystuje ją jako reklamę swojej firmy.

Druga praktyka pozwalająca ukryć tożsamość przewoźnika sprowadza się do tego, że linia lotnicza wynajmuje od innej linii lotniczej samolot wraz z jego załogą. Nie jest ona jednak tak rozpowszechniona jak „code-sharing”.

2. System tokijsko-hasko-montrealski

Ochrona lotnictwa jest także przedmiotem postanowień konwencji systemu Tokijsko- Hasko- Montrealskiego, który tworzą następujące konwencje:

- a) Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisana w Tokio w dniu 14 września 1963 r. (**konwencja tokijska**),
- b) Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisana w Hadze w dniu 16 grudnia 1970 r. (**konwencja haska**),
- c) Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisana w Montrealu w dniu 23 września 1971 r. (**konwencja montrealaska**),
- d) Protokół w sprawie zwalczania bezprawnych aktów przemocy w portach lotniczych służących międzynarodowemu lotnictwu cywilnemu, sporządzony w Montrealu w dniu 24 grudnia 1988 r. (**tzw. protokół montrealski**).

Konwencja tokijska

Określa ona przede wszystkim reguły postępowania organów państwowych w przypadku dokonania przez jedną z osób znajdujących się na pokładzie statku powietrznego czynu niedozwolonego. Istotnym jej mankamentem jest oczywiście brak ustalenia obowiązku karania przestępców. Konwencja wyraźnie wskazuje, że oddanie sprawcy w ręce wymiaru sprawiedliwości jest „możliwością”, jaką dowódca statku może podjąć.

Konwencja haska

Konwencja haska stanowiła przełom w kodyfikacji międzynarodowego prawa lotniczego. Po raz pierwszy z taką stanowczością nakazała państwom ściganie przestępstw związanych z bezprawnym zawładnięciem cywilnych statków powietrznych albo na mocy własnego ustawodawstwa, albo na podstawie instytucji ekstradycji.

Geneza polskiego prawa lotniczego:

- a. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz.U. z 1935 r., nr 69, poz. 437) – akt nieobowiązujący,
- b. Ustawa z dnia 31 maja 1962 r. Prawo lotnicze (Dz.U. nr 32, poz. 151) – akt nieobowiązujący,
- c. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. z 2002 r., nr 130, poz. 1112) – akt obowiązujący.

Główne krajowe instytucje zajmujące się lotnictwem komunikacyjnym

Instytucje zajmujące się lotnictwem cywilnym w Polsce kształtowały się w następujący sposób:

I. Zarząd Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych – od 21 lipca 1966 r. do 29 października 1986 r. (podstawa prawna: Zarządzenie Ministra Komunikacji z 21 lipca 1966 r. w sprawie powołania Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych oraz określenia jego organizacji jako państwowego organu ruchu lotniczego, MP nr 37, poz. 188).

II. Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego w Ministerstwie Komunikacji – od 29 października 1986 r. do 19 lipca 1988 r. (powołana w miejsce Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych; podstawa prawna: Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 29 października 1986 r. w sprawie zmian w organizacji państwowego nadzoru nad lotnictwem cywilnym, MP z 1986 r. nr 31, poz. 223). Poza zmianą nazwy, funkcje pozostały bez zmian.

Dyrekcja sprawowała w imieniu Ministra państwowy nadzór lotniczy w stosunku do lotnictwa cywilnego w Polsce. Funkcje te Dyrekcja wykonywała w oparciu o następujące organy:

- a) Inspektorat Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych,
- b) Inspektorat Lotnisk,
- c) Inspektorat Ruchu Lotniczego,
- d) Inspektorat Personelu Lotniczego,
- e) Główną Komisję Badania Wypadków Lotniczych oraz okręgowe komisje,
- f) organów prowadzących akcje poszukiwawczo-ratownicze na mocy odrębnych przepisów.

III. Główny Inspektorat Lotnictwa Cywilnego od 19 lipca 1988 r. do 16 listopada 2002 r. (przekształcony z dawnej Dyrekcji Generalnej Lotnictwa Cywilnego; podstawa prawna: Zarządzenie Ministra Transportu, Żeglugi i Łączności z dnia 19 lipca 1988 r. w sprawie organizacji i zakresu działania państwowego nadzoru nad lotnictwem cywilnym oraz zlecenia przedsiębiorstwu państwowemu „Porty lotnicze” niektórych zadań w zakresie ruchu lotniczego, MP nr25, poz. 220). Nadal pozostawał to organ wykonujący funkcję państwowego nadzoru lotniczego.

Do głównych zadań GILC należało wykonywanie państwowego nadzoru w zakresie:

- a) budowy, eksploatacji oraz napraw statków powietrznych i innego sprzętu lotniczego,
- b) budowy, eksploatacji i napraw lotnisk oraz eksploatacji lotniczych urządzeń naziemnych,
- c) ruchu lotniczego oraz działania jednostek wykonujących zleczone im zadania organów ruchu lotniczego i współdziałających przy zabezpieczeniu i obsłudze tego ruchu.

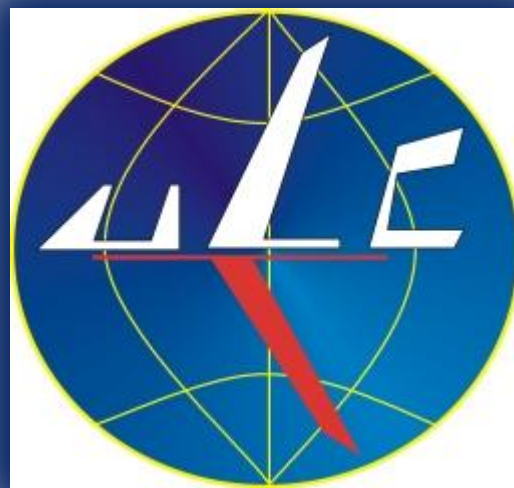
Jednak, część funkcji zmieniono i przeniesiono na przedsiębiorstwo państwowe „Porty lotnicze”. Dotyczyły one kierowania, kontroli i nadzoru ruchu lotniczego oraz zabezpieczenie i obsługa tego ruchu.

IV. Urząd Lotnictwa Cywilnego – od 17 listopada 2002 r. (powołany w miejsce dawnego Głównego Inspektoratu; podstawa prawna: ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. z 2002 r., nr 130, poz. 1112).

Główne zadania ULC:

- a) nadzór na rynkiem przewozów lotniczych mający na celu wdrożenie zasad wolnej konkurencji, przejrzystości oraz niedyskryminacji,
- b) tworzenie warunków dla stałego rozwoju infrastruktury lotniczej odpowiadającego racjonalnie uzasadnionym potrzebom rynku oraz ekonomicznej efektywności,
- c) utrzymanie i doskonalenie stosunków zewnętrznych sprzyjających rozwojowi polskiego lotnictwa cywilnego w szczególności poprzez współpracę i aktywność w organizacjach międzynarodowych (ICAO, IATA, ECAC, EUROCONTROL, EASA),
- d) zwiększenie bezpieczeństwa transportu lotniczego poprzez:
 - wprowadzenie do polskiego systemu prawnego międzynarodowych przepisów i wymagań technicznych i operacyjnych oraz nadzór nad ich przestrzeganiem,
 - licencjonowanie personelu lotniczego i technicznego oraz jego okresowe kontrole,
 - certyfikowanie oraz nadzór nad organizacjami prowadzącymi działalność lotniczą, a także nad organizacjami produkującymi i obsługującymi statki powietrzne i sprzęt lotniczy,

- e) wdrażanie i nadzór nad przestrzeganiem Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, Krajowego Programu Kontroli Jakości oraz Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,
- f) kontrola podmiotów prowadzących działalność lotniczą pod kątem przestrzegania przez nie zasad i procedur oraz rzeczywistej zdolności do zapewnienia skutecznej ochrony,
- g) współpraca z instytucjami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo państwa (ABW, AW, Policja, Straż Graniczna),
- h) Wykonywanie zadań na rzecz obronności państwa.





4. Działalność Aeroklubów w Polsce

Pierwszy w Polsce Aeroklub powstał w 1911 r. Był to Aeroklub Królestwa Polskiego, które działało przy warszawskim towarzystwie lotniczym „Awiata”.

W 1917 r. powstało Polskie Towarzystwo Żeglugi Napowietrznej, którego statut stał się w późniejszych latach wzorem dla tworzenia statutów innych aeroklubów w Polsce.

W 1919 r. powstał Aeroklub Polski w Poznaniu, który po kilku miesiącach zaniedbał swojej działalności, a w 1920 r. powstała organizacja o takiej samej nazwie, tylko że z siedzibą w Warszawie. W 1921 r. nadano oficjalnie statut Aeroklubowi RP. W 1954 r. w wyniku zmiany nazwy państwa, została zmieniona również nazwa aeroklubu na Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. W 1990 r. ponownie zmieniono nazwę na Aeroklub Polski.

W skład struktury organizacyjnej Aeroklubu Polskiego wchodzi 64 Aeroklubów Regionalnych, dwie Centralne Szkoły – Szybowcowa w Lesznie i Górską Szybowcowa na Żarze, a także Główny Ośrodek Badań Lotniczo-Lekarskich we Wrocławiu i Biuro Zarządu AP w Warszawie. Ważnym ogniwem stowarzyszenia są Kluby Seniorów Lotnictwa na czele z Radą Seniorów Lotnictwa Aeroklubu Polskiego.

5. Działalność Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych jest organem uprawnionym do dochodzenia przyczyn wystąpienia wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym.

Podstawa prawna: art. 17 ustawy Prawo lotnicze z 2002 r.

Wykonuje zadania w imieniu ministra właściwego do spraw transportu w oparciu o następujące podstawy:

- i. ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 i Nr 104, poz. 708 i 711),
- ii. aktów wykonawczych do ustawy,
- iii. załącznika nr 13 do konwencji chicagowskiej (badanie wypadków lotniczych),
- iv. regulaminu ministra transportu (Zarządzenie nr 12 ministra transportu z dnia 30 czerwca 2006 r. w sprawie regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych).

Do jej zadań należy:

- a) badanie wszystkich wypadków lotniczych i poważnych incydentów oraz nadzorowanie badania incydentów zaistniałych na terytorium RP,
- b) ustalenie przyczyn i okoliczności zaistnienia wypadków.

W skład Komisji wchodzi: przewodniczący, dwóch zastępców, sekretarz i pozostali członkowie. Przewodniczącego Komisji wyznacza minister właściwy do spraw transportu na okres 5 lat. Członkami Komisji powinni być:

- 1) specjaliści z zakresu prawa lotniczego,
- 2) specjaliści z zakresu szkolenia lotniczego,
- 3) specjaliści z zakresu ruchu lotniczego,
- 4) specjaliści z zakresu eksploatacji lotniczej,
- 5) inżynierowie – konstruktorzy lotniczy,
- 6) lekarze specjaliści z zakresu medycyny lotniczej lub medycyny transportu.

Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności, lecz proponuje odpowiednie środki dla zapobiegania wypadkom w przyszłości. Raporty końcowe wraz z zaleceniami Komisji stanowią podstawę do podjęcia przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego decyzji w sprawie podjęcia działań profilaktycznych.



6. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej – jej znaczenie dla lotnictwa cywilnego

Każde państwo musi posiadać organy odpowiedzialne za dostarczanie usług nawigacji w lotnictwie, lub korzystać z oferowanych przez innych dostawców. Jest to niezbędne dla utrzymania bezpieczeństwa żeglugi powietrznej. W Polsce takie zadania posiada Polska Agencja Żeglugi Powietrznej.

Podstawa prawna:

- a) Ustawa z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz.U. z 2006 r., nr 249, poz. 1829),
- b) Statut PAŻP (Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 28 marca 2007 r. w sprawie nadania statutu Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej).

Agencja zapewnia bezpieczną, ciągłą, płynną i efektywną żeglugę powietrzną w polskiej przestrzeni powietrznej przez wykonywanie funkcji instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, zarządzanie przestrzenią powietrzną oraz zarządzanie przepływem ruchu lotniczego. W tym celu Agencja zapewnia w przestrzeni powietrznej, o której mowa w art. 3, służbę ruchu lotniczego oraz inne służby żeglugi powietrznej, tj. służbę łączności, służbę nawigacji, służbę dozoru oraz służbę informacji lotniczej.

Agencją kieruje prezes powoływany przez Prezesa Rady Ministrów, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, zaopiniowany przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.



7. Stosunki Polski z innymi państwami i organizacjami międzynarodowymi w dziedzinie lotnictwa cywilnego

Polska uczestniczy w wielu organizacjach międzynarodowych związanych z lotnictwem (w tym: ICAO, EASA, Eurocontrol, ECAC). Członkostwo Polski w następujących organizacjach:

- a. ICAO – Polska jako państwo założycielskie (1944 r.; *de facto* – od 1957 r. z uwagi na sytuację polityczną w kraju),
- b. EASA – od 2004 r. (od momentu członkostwa w UE),
- c. Eurocontrol – od 2004 r.,
- d. ECAC – od 1990 r.,
- e. JAA – lata 2002 – 2009 (do końca istnienia tej organizacji).